MOTOR

Medlemsblad for
Dansk Automobilklub

Medlemsblad for
Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark
(Syndikat for Motor- og Automobil-Industri)

ORGAN FOR DANSK MOTOR-INDUSTRI OG -HANDEL

Abonnement, **1 Kr. 25 Øre pr. Kvartal** (inkl. Postpenge), tegnes i Boghandelen, paa ethvert Postkontor og i Ekspeditionen **Westend 11. København V.** Telefon Vester 312 x.

Udgivet af et Interessentskab
Redaktør: Cand. polyt., Ingeniør **F. Schmitto**

Enkelte Numre 20 Øre
Redaktion: **Westend 11. Kbhvn. V.** Telefon Vester 312 x.

Nr. 9. **Lørdag den 23. Juni 1906.** **1. Aargang.**

Dansk Automobilklub.

Sekretariat: **„Ferrum", Raadhuspladsen, København K.**

Kontingent: 20 Kr. aarlig, Indskud: 5 Kr.

Bestyrelse: Premierløjtnant, Greve *E. Knuth,* Formand; Kgl. Hof-Bogtrykker *Fr. Bagge,* Næstformand; Grosserer *Holger Hassel,* Kasserer og Sekretær; Lehnsgreve *Ahlefeldt-Laurvigen;* Direktør *Axel Hansen;* Grosserer *A. C. Illum.*

Dansk Automobilklub afholder, i Tilfælde af gunstigt Vejr, sin 2den Klubtur **Søndag den 24. Juni.**

Der mødes ved Frederiksberg Slot Kl. 9, og der køres via Roskilde til Holbæk, hvor der Kl. $11^1/_2$ spises Frokost; Kl. 1 køres over Svinninge og Snertinge til Jyderup, hvor der drikkes Kaffe. Kl. 4 køres til København. Tilskud for Klubbens Medlemmer og Damer 2 Kr., for Ikke-Medlemmer 3 Kr.

Bestyrelsen forventer en stor Tilslutning af Motorvognsejere, og anmodes disse for Antallets Skyld om hurtigst til Sekretæren, „Ferrum", Raadhusplads, Telf. 4115, at anmelde Vognene med Angivelse af de ledige Pladser, over hvilke Bestyrelsen vil kunne disponere til Fordel for Medlemmer, der ikke have Vogn.

Iøvrigt er Starten til Holbæk og Kørslen fri.

Fra „Københavns Automobilkompagni" har Bestyrelsen modtaget Tilbud om en Rabat af 25 % for Klubbens Medlemmer paa Kompagniets Takster for Udlejning af Automobiler, naar Bestillingen sker gennem Klubbens Sekretariat.

Bestyrelsen.

Foreningen til Fremme af Automobilismen i Danmark.

(Syndikat for Motor- og Automobilindustri).

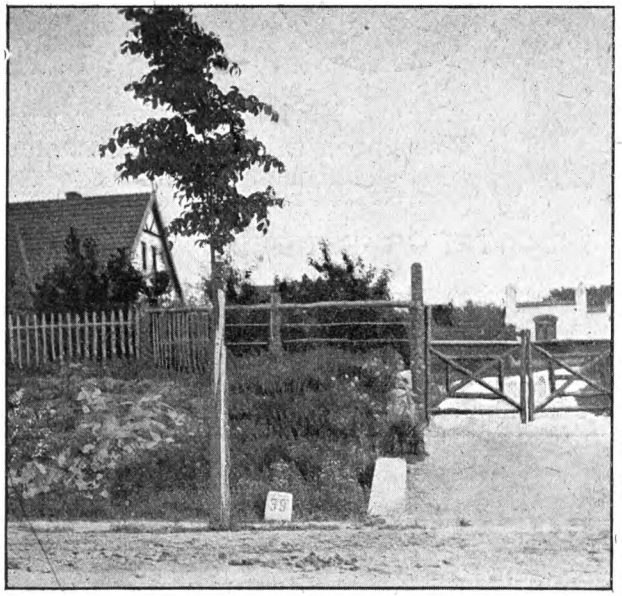
Sekretariat: **Westend 11, København V.**

Kontingent 25 Kr. aarlig, Indskud 25 Kr.

Bestyrelse: Kaptajn *H. Bloch,* Formand; Grosserer *Paul Christensen,* Næstformand; Grosserer *T. T. Nielsen,* Kasserer; Grosserer *Carl Joh. Janssen,* Sekretær; Grosserer *Holger Hassel;* Direktør *Vilh. Hansen;* Direktør *H. Prins.*

Vor Præmiekonkurrence.

En Peugeot-Motorcycle gratis i Juli Kvartal.



Vor Ide at udsætte en Peugeot-Motorcycle, Turist-Maskine, $3^1/_2$ HK, tocylindret, som Præmie for den af vore Abonnenter i Juli Kvartal, der rigtigst skønner, hvor lang Tid Maskinen er om at køre op ad Geels Bakke i flyvende Start, begynder nu at blive bekendt over hele Landet.

I Dag bringer vi et Billede af Geels Bakke paa det Sted (ved Sten 1 Mil 39), hvorfra Tiden skal tages samt et Billede af Opløbsstedet (ved Sten 2 Mil 2).

Samtidig offentliggør vi Listen over Komiteens Medlemmer. Følgende Herrer har velvilligst paataget sig Hvervet som „*Officials*“ ved Prøven den 15. Juli:

Cand. jur. *P. Arntz*, Formand.
Overretssagfører *H. Meyring*, Dommer.
Boghandler *F. Kamla*, Starter.
Fabrikant *Chr. Jensen*, Roskilde, og
Sten- og Billedhugger *P. Schannong*, Tidstagere.

Komiteen har vedtaget følgende

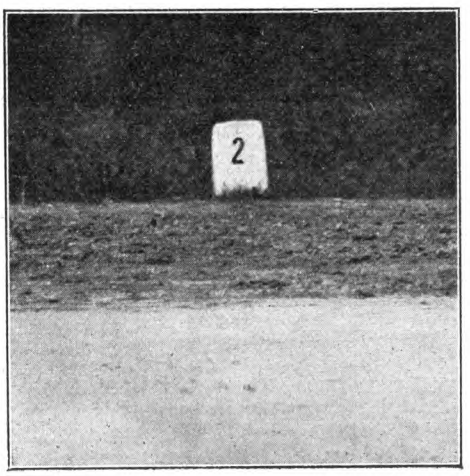
Reglement for Prøven paa Geels Bakke den 15. Juli 1906.

1. — Til at lede Prøven er nedsat en Komite, bestaaende af:

En Formand,
en Dommer,
en Starter,
to Tidstagere.

2. — Prøven finder Sted Søndag den 15. Juli 1906 Fm. Kl. 10 paa Landevejen fra Lyngby til Holte.

Starten finder Sted fra Sten 1 Mil 38, og Tiden maales i flyvende Start fra Sten 1 Mil 39 til Sten 2 Mil 2.



3. — For saavidt muligt at udelukke tilfældige Uheld gentages Forsøgene tre Gange i Træk. Den korteste af de tre opnaaede Tider betragtes som den gældende. Der tages altsaa *ikke* Gennemsnit af de tre Tider.

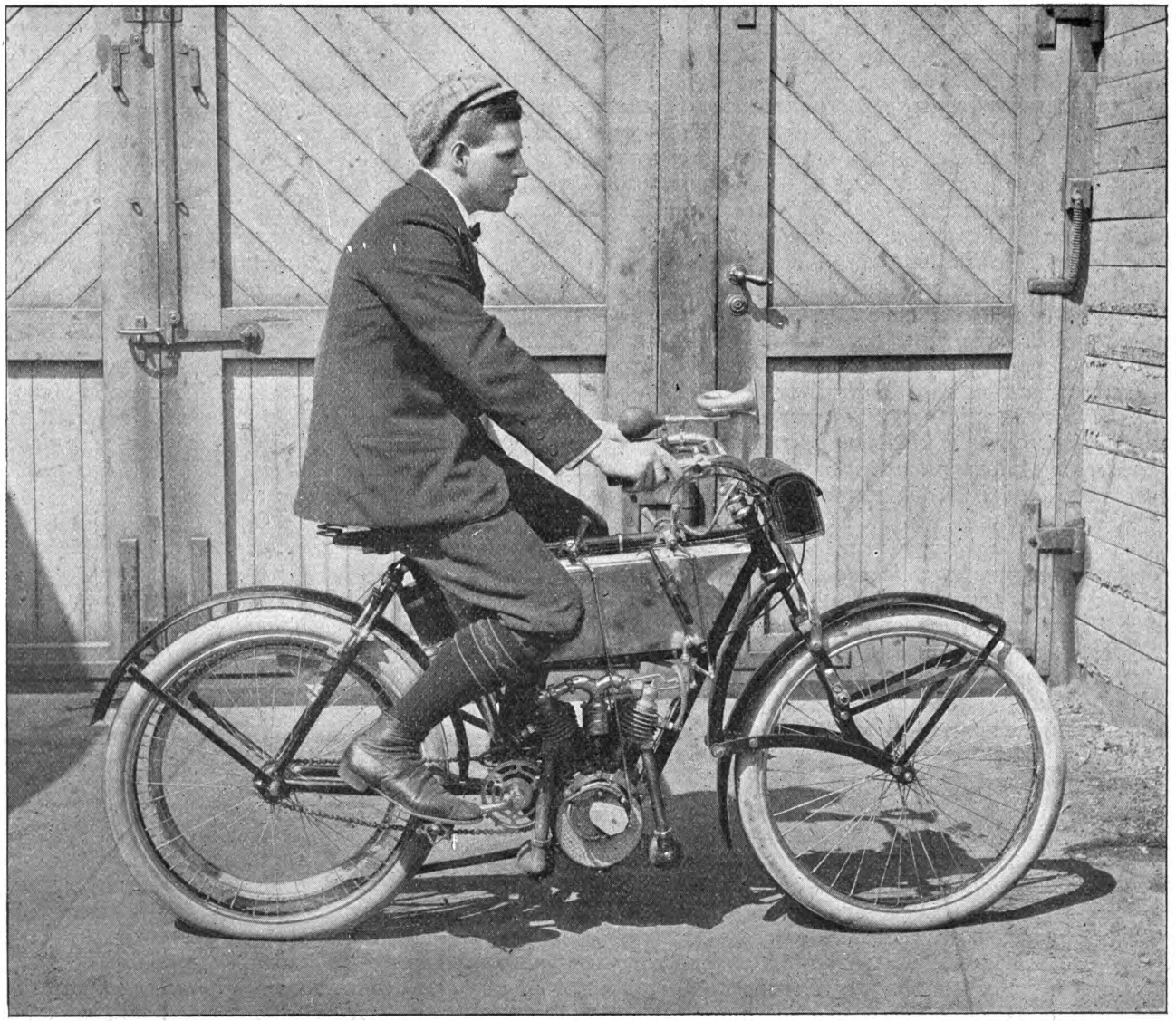
4. — Tidstagningen foregaar paa følgende Maade: i det Øjeblik, Motorcyclen passerer Sten 1 Mil 39, sænker den der posterede Tidstager et Flag, hvilket er Signal for den paa Toppen af Bakken staaende Tidstager til at sætte Kronometret i Gang. Naar Motorcyclen passerer Sten 2 Mil 2, stoppes Kronometret.

5. — De til Konkurrencen indkomne Besvarelser vil forinden Prøvens Afholdelse af „Motor“s Redaktion være at overlevere til Komiteens Formand i en forseglet Pakke. Denne Pakke maa ikke aabnes, forinden Dommeren har underskrevet den officielt fastslaaede Tid.

6. — Motorcyclisten og Komiteens Medlemmer have i et og alt at rette sig efter Formandens Anordninger.

Med Hensyn til Fastsættelsen af den officielle Tid er dog Dommerens Afgørelse inappellabel.

7. — Fortolkningen af nærværende Reglement tilkommer udelukkende Komiteen, som til ethvert Tidspunkt kan foretage de fornødne Tilføjelser og Ændringer.



200 K. M.
I TIMEN
kørte Hr.
DEMOGEOT
PAA
DUNLOP
RINGE

Vi minder ny tiltrædende Abonnenter om, at Kuponerne for at gælde maa være nøjagtig udfyldte paa For- og Bagsiden samt korrekt affattede. De maa saaledes ikke indeholde højere Sekundangivelse end 59 eller højere Femtedels-Sekundangivelse end 4.

Da Bladet tilstilles Juli-Abonnenterne **gratis** i Resten af April Kvartal, og da Ekspeditionen ikke kan garantere ny tiltrædende Abonnenter de allerede udkomne Numre, maa det tilraades **snarest** og senest 14. Juli, Aften Kl. 9 til „Motor"s Kontor, Westend 11, København V., at indsende Abonnementskuponen.

Præmiemaskinen er indtil videre udstillet hos Hr. Cyclehandler Jørgensen, Westend's Cyclebørs, Westend 13.

Redaktionen.

Under Loven.

Den 26. Juni 1906 træder den af Rigsdagen reviderede, af Hs. Maj. Kongen stadfæstede og af Hs. Eks. Justitsministeren paraferede Automobillov i Kraft.

Det er Midsommer i Danmark: skinnende hvid ligger Landevejen i den flimrende Solvarme, Aaer og Bække bugter sig glimtende gennem Engenes saftige Grønt, Markerne pranger med det bølgende Korn, isprængt med Ukrudtets Tusinde Farver, Luften fyldes af Insekternes Summen og Fuglenes jublende Kor, og den blaa Himmel hvælver sin glædestraalende festlige Kuppel over al Naturens Skønhed.

Da er det herligt at glide afsted i Automobilet, at drage fra Skønhedsindtryk til Skønhedsindtryk, at føle sig fri for Hverdagslivets snærende Baand, for Togtider og overfyldte Kupéer — ja endog fri for Tanken om at skulle standse, naar Sol gaar ned!

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
ER
VERDENS
FINESTE
FABRIKAT

Og saa kommer Natten — Sommernatten den lyse!

Det nyslaaede Hø dufter, Frøerne i Kæret kvækker deres taktfaste Melodi, den friske Aftenvind sitrer i Maanelysets sølvhvide Skær. I denne stakkede Stund kan Motormanden endelig aande op; for et Øjeblik tør han føle sig som en nogenlunde fri Borger i et nogenlunde frit Samfund; ganske vist de Regler, han er underkastede, er haarde, men i den korte Sommertid er dog det urimeligste Forbud — det mod Kørslen om Natten — suspenderet.

Men ak! Denne rene Glæde tør ikke nydes ublandet. Vore vise Myndigheder er bange for, at Automobilmanden skal glemme, at han i Virkeligheden er en foragtelig Paria, at han hører til en Klasse af mistænkelige Forbrydere, som omhyggelig indregistreres i Politiets Protokoller og som Samfundet har Forpligtelse til at værge sig imod, selv med ganske ekstraordinære Foranstaltninger. Og derfor kommer den justitsministerielle Bekendtgørelse som et **memento mori** *til Automobilisterne; den reviderede Automobillov træder i Kraft den 26. Juni; endnu i to Aar skal vi finde os i de mest urimelige og i hele den civiliserede Verden enestaaende Forbud og Bestemmelser!*

Vi har kæmpet som Mænd, vi har taget Livtag med vore Modstandere. Et for et har vi vristet deres kunstige, hjemmelavede Argumenter ud af deres Haand.

Først begyndte de med de talrige Automobilulykker. Men der skete jo ikke noget herhjemme. Saa gravede de frem opdigtede og udpyntede Historier om rædselsfulde Ulykker i Italien og andre Steder og brugte dem som Forsvar for de meningsløse Forbud. Men vi tvang dem til at erkende, at Avisberetningerne var overdrevne og uholdbare.

Saa fremsatte de Paastanden om Hestenes medfødte og uovervindelige Rædsel for Automobilerne. Automobilmændene tog Sagen praktisk: de kørte deres Vogne ud paa Landet og lod Landboerne møde dem med deres mest frygtsomme Heste. Men igen skete der ikke noget! Hestene gik fromme som Lam og snusede til Automobilerne uden at vise Spor af overnaturlig Frygt.

Saa smedede man det sidste og det farligste Vaaben imod os: Automobilisternes Mangel paa Hensynsfuldhed over for andre Vejfarende!

Justitsministeren var den første, som fremsatte denne Bebrejdelse, men hvorledes?

Han sagde: „Vi ved, at der er mange Automobilister, som kører hensynsfuldt, men vi ved ogsaa, at der er nogle, som kører hensynsløst. Vi er ikke i Stand til at ramme og straffe de hensynsløse; derfor maa vi skære dem alle over een Kam, og de uskyldige maa lide med de skyldige!"

Saaledes talte Repræsentanten for den ypperste Retfærdighed i Danmark.

Og Ministerens Ånke blev med Glæde optaget af alle vore Modstandere! Vi hørte den atter i Frederiksværk og vi læste den for nylig her i Bladet i Forpagter Pedersen's forøvrigt meget maadeholdne Indlæg.

Dette Vaaben er os i Virkeligheden meget farligt i vore Modstanderes Hænder. Lad os derfor vel vogte os for at slibe det for vore Modstandere. Tværtimod lad os alle som en arbejde hen paa en hensynsfuld Optræden og derigennem gøre dette Argument lige saa intetsigende og overdrevent som alle de øvrige, der er fremførte imod Automobilerne.

Og saa endnu et!

Motormændenes Stilling i Danmark ligner i mangt og meget Jagtvildtets. Langt den største Del af Aaret er Vildtet fredløst og kan jages og dræbes af hvemsomhelst. Kun en ganske kort Tid lader man det i Fred, og denne Periode skal Vildtet benytte til at formere sig i og vokse sig stærkt.

Lad os da benytte vor korte Fredningstid paa samme Maade. Lad os af yderste Evne formere vore Rækker og lad os i vore Foreninger og Klubber arbejde os stærke, saa at vi kan gøre vore Fjender til Skamme, naar Jagttiden til næste Efteraar for Alvor er inde.

Lad os fremfor alt vogte os for, at Midsommersolens brændende Hede skal udtørre vore Hjærner og sløve vor Energi og Lyst til at kæmpe for den Sag, som vi alle har kær, og som trods alle Forbud og trods alle Hindringer dog **skal** *føres til en Sejer, der vil indskrives paa et Mindeblad i Danmarks Kulturhistorie.*

Automobildrift.

Under denne Titel indeholder „*Flensborg Avis*“ for 11. Maj følgende interessante Artikel om automobil Diligence-drift:

„I Nr. 9 af det tyske Tidskrift „Die Woche“ findes en Artikel om Automobilomnibusser. Forfatteren mener, at de er bestemte til at afløse Sporvognene, og at de med Held kunde optage Konkurrencen med Banerne. Han regner ud, at de selv ved IV Klasses Priser kan forrente sig. Ved Beregningen gaar han ud fra en Omnibus med 32 Siddepladser og 25 Hestes Kraft til en Pris af 25,000 Mark. For at være paa den sikre Side antager han, at Omnibussen skal amortiseres i 4 Aar; han kræver en Forrentning af 4 Procent og kommer saa til det Resultat, at Omnibussen kan forrente sig paa den angivne Maade, naar Halvdelen af Pladserne er optagne.

Hans Beregningsmaade er ikke saa ueffen; den kan med lidt Modifikation tjene os til at danne et Skøn over, hvor meget Driften af en Automobilomnibus f. E. paa Linjen *Højer-Ballum* vil koste. Paa denne Linje vil en Omnibus med 18 Hestes Kraft og en 12—14 Siddepladser være tilstrækkelig; en saadan koster højt regnet 15,000 Mark. Lad os antage, at den vilde være opslidt i 5 Aar, saa skal der aarlig afskrives 3000 Mark. Vognen skal køre Turen Højer-Ballum daglig fire Gange; det er 60 Kilometer om Dagen og 21,900 Kilometer om Aaret. For hver Kilometer, Vognen kører, har vi altsaa en Amortisationsudgift af 3000 Mark : 21,900 = omtrent 14 Penning. Vognens Gummiringe slides hurtigere end Vognen; et Gummigarniture koster 2000 Mark og holder 20,000 Kilometer; det bliver altsaa 10 Penning pr. Kilometer for Gummislid. Vognen skal forrente sig med 4 Procent; 15,000 Mark à 4 Procent = 600 Mark, det bliver for hver af Aarets 21,900 Kilometer omtrent 3 Penning. En Motor bruger pr. Time og Hestekraft 0,3 Kilogram Benzin, som koster 32 Penning pr. Kilogram; i Timen bliver det 0,3 × 18 × 32 = 172,8 Penning, lægger vi 38 Penning til for Smøreolie, saa faar vi 200 Penning Benzin- og Olieforbrug i Timen; Med en gennemsnitlig Hastighed af 20 Kilometer i Timen bliver det 10 Penning pr. Kilometer. Vi vil lønne Kusken med 4 Mark om Dagen; det bliver 7 Penning for hver Kilometer han kører. Vi har altsaa følgende Udgifter:

Amortisation	14	Penning
Gummi	10	„
Forrentning	3	„
Benzin og Olie	10	„
Løn	7	„
Summa	44	Penning

Indtægten skal være mindst 44 Penning pr. Kilometer eller 6 Mark 60 Penning pr. Tur eller 26 Mark 40 Penning pr. Dag, det bliver 9636 Mark om Aaret.

Naar Prisen som hidtil sættes til 1 Mark à Person, saa skal Vognen gennemsnitlig være besat med 6—7 Personer; Halvdelen af Siddepladserne skal altsaa være optagne. Sagen stiller sig dog i Virkeligheden heldigere. For det første er Persontrafikken jo ikke den eneste Indtægtskilde, Befordring af Pakker bringer jo ogsaa noget; for det andet skal Godtgørelsen for Postbefordringen tages i Betragtning, og for det tredie er Amortisationen beregnet større end nødvendigt; Vognen kan maaske godt gøre Tjeneste i 10 Aar, inden den skal kasseres. Man kan gaa ud fra, 4—5 Personer pr. Tur vil være nok til at bestride de nødvendigste Driftomkostninger, selv om der ikke bliver noget tilovers til Forrentning af Anlægskapitalen.

Turen Højer-Ballum maa kunne gøres i en Time; naar Turen skal gøres 4 Gange, bliver det 4 Arbejdstimer. Det er egentlig for lidt, Vognen burde bedre udnyttes. Dette kan ske ved, at den samtidig besørger Trafikken Ballum-Skærbæk. Det er ligeledes 15 Kilometer; Ydelsen fordobles, men hvorledes stiller Udgifterne sig saa? Det bliver:

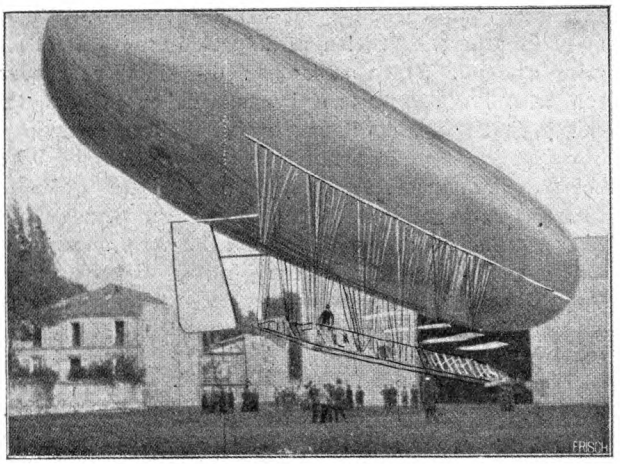
Amortisation	7	Penning.
Gummi	10	„
Forrentning	1,5	„
Benzin og Olie	10,0	„
Løn	3,0	„
Summa	32,0	Penning.

Det ses altsaa, at naar Vognen skal køre fra Højer til Skærbæk i Steden for kun til Ballum, saa bliver Udgifterne pr. Kilometer betydelig mindre, kun 32 Penning. Samtlige Udgifter udgør saa om Aaret 13,952 Mark. Omendskønt Ydelsen, det præsterede Arbejde eller den tilbagelagte Vej er det dobbelte, tager Udgifterne kun til med det halve. Under Hensyn til Indtægterne af Pakke- og Postbefordringen vilde der saa kun kræves et gennemsnitlig Passagerantal af 3—4 Personer, for at Automobilomnibussen kunde forrente sig.

I Sydtyskland er der flere Automobilomnibusser i Gang; de regner dog til Dels med Turisttrafik eller har Forbindelse med en større By; men vedkommende Selskaber har ogsaa flere Vogne i Gang. Her i Slesvig startes den første Automobilforbindelse den 15. Maj i Sønder Brarup i Angel mellem denne By og Arnæs. Automobilselskabet „Sydangel“, som vil drive denne Rute, har købt en Omnibus fra en sydtysk Fabrik, hvis Repræsentant er Agent Andr. Bjerring i Flensborg. Vognen har 12 Siddepladser og 18—24 Hestes Kraft og koster 13,500 Mark. Strækningen er i Luftlinie kun 10 Kilometer; da Vognen skal konkurrere med Smaabanen Sønder Brarup—Kappel, har den i saa Henseende haardere Eksistensbetingelser end Højer—Ballum—Skærbæk Ruten.“

J. Smith.

ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
sejrer
med
Glans
overalt



„Santos Dumont“ Nr. 10.

Motorluftskibet.

(Efter Allg. Automobil. — Berlin.)

Af *Walter Oertel.*

Den Ide, at gøre en Luftballon styrbar, er allerede meget gammel, og det var krigerske Begivenheder som gav Stødet til Forsøgene paa at bygge den første styrbare Luftballon, som ganske vist aldrig, paa Grund af Begivenhedernes voldsomme Gang, blev gjort færdig eller prøvet i Praksis. Allerede i Aaret 1784 indgav den franske General Mensinier et Forslag til Regeringen om Bygning af et styrbart Luftskib, men de indre Kampe bragte snart Generalens Forslag i Forglemmelse.

Der fulgte nu en Række Forsøg paa at gøre Ballonen styrbar, men da de alle gik ud fra urigtige Forudsætninger, frembyder de ingen særlig Interesse.

I Aaret 1852 betraadte Franskmanden *Giffard* endelig den rigtige Vej, som kan føre til Løsningen af denne meget interessante Opgave, idet han for første Gang anvendte *Motoren* til at give Ballonen dens Egenbevægelse og samtidig gav Ballonen den langagtige Form, som siden har været staaende Regel for Bygningen af styrbare Balloner. Fra dette Øjeblik at regne var Motor og styrbare Luftballoner uopløseligt forbundet med hinanden, og hvis det engang lykkes at naa det endelige Maal: at konstruere en fritsvævende, ubetinget styrbar Ballon, saa har Motoren en væsenlig Del i Opgavens Løsning. Med Rette betragter man derfor Giffard som Opfinderen af det styrbare Luftskib.

Paa hin Tid var Teknikken dog ikke saa vidt fremskreden, at man kunde bygge saa lette og kraftige Motorer, som er nødvendige for Luftskibets Udvikling, og denne Kamp i Motorbygningen mellem Teknikens og Luftskibets Krav gaar som en rød Traad gennem det styrbare Luftskibs Udviklingshistorie.

Den Motor, Giffard anvendte, var en Dampmaskine med Skrue og Ror. Dog havde den geniale Opfinder ikke Lykken med sig. Under en Nedstigning i 1852 gled Ballonnettet med Gondol og Maskine af Ballonen, og kun Luftskibets ringe Højde over Jorden frelste de to kække Luftskippere Giffard's og You's Liv. I 1855 gled selve Ballonen ud af Nettet under en Opstigning.

Disse Uheld standsede i lang Tid yderligere Forsøg, indtil den tysk-franske Krig atter vakte Luftskibsfarten til nyt Liv.

Dupuy de Lôme's Forsøg gav Tyskeren *Haenlein* Ideen til et styrbart Luftskib, som maa betragtes som en ganske vist ufuldkommen Forløber for det Renardske Luftskib. Som Drivkraft benyttede han en Lenoir's Gasmaskine med fire vandrette overfor hinanden liggende Rødgods-Cylindre med Vandkøling, som arbejdede paa en fælles Krumtapaksel.

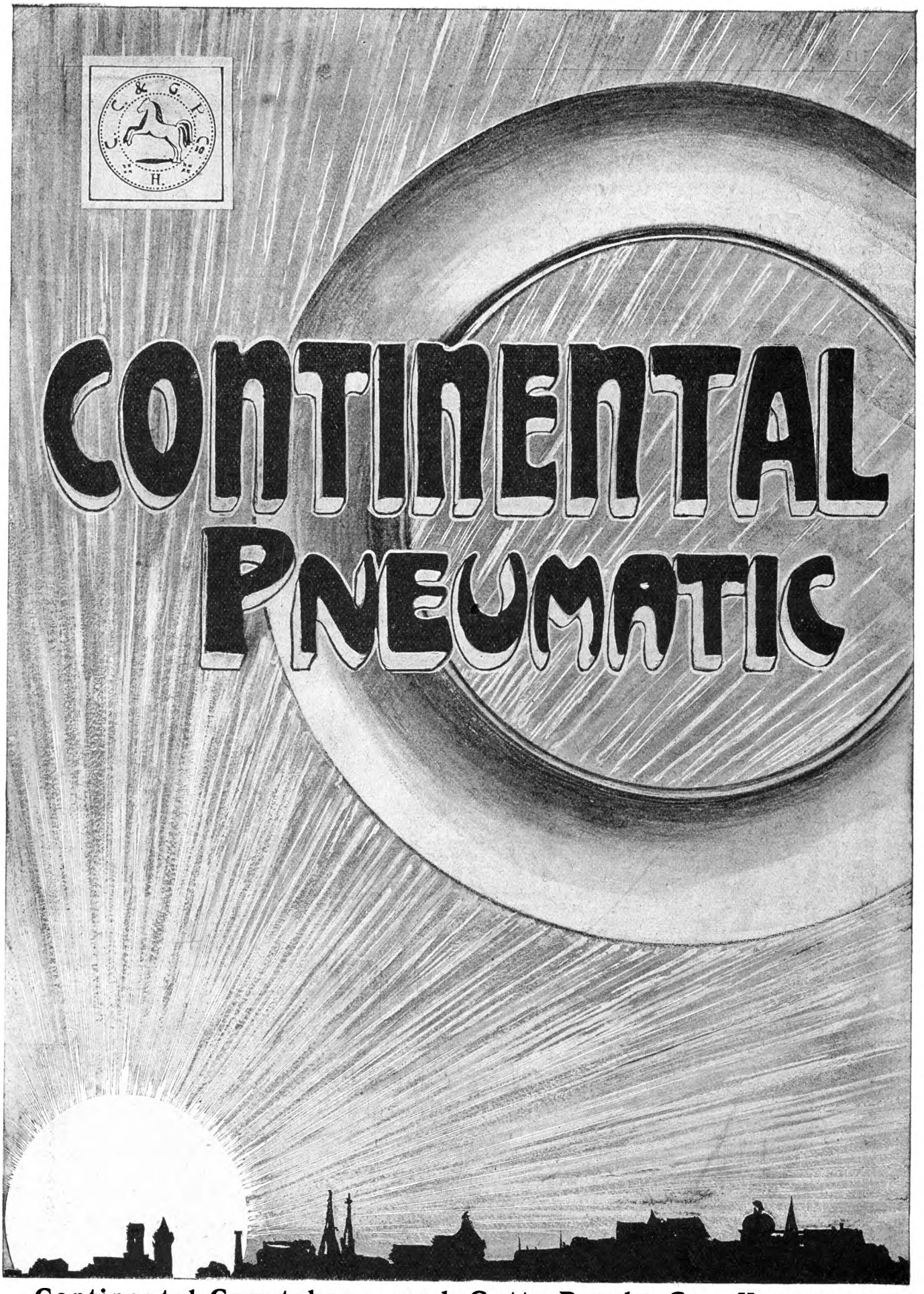
Den første Opstigning fandt Sted i Brünn den 13. December 1873. Det her opnaaede Resultat var forholdsvis gunstigt, men viste, at Maskinen var for tung. Man kunde ikke præstere en direkte længere fri Sejlads med Egenbevægelse.

Efter *Baumgarten*'s og *Wolfert*'s Forsøg, som blev foretaget med utilstrækkelige Midler og som derfor ikke kunde give gode Resultater, fulgte i 1865 Brd. *Tissandier*'s Forsøg i Paris, som til Bevægelsen benyttede en Siemensk Dynamo og et Batteri af 24 Bicromatelementer og hvis Luftskib i Ydre var en temmelig nøjagtig Efterligning af Giffard's. Det første Forsøg viste, at man med alle 24 Elementer kunde gaa meget langsomt op imod Vinden, hvilket beviste, at Princippet nok var rigtigt, men at Maskinkraften var alt for ringe.

Først i 1884 lykkedes det Kommandanten i den franske Luftskipper-Afdeling, Kaptajn *Renard*, i Forbindelse med Kaptajn *Krebs* og med Understøttelse af Staten at bygge et Luftskib, som faktisk paa vindstille

Blériots nye Flyvemaskine.

DUNLOP
er
anerkendt
som
ENGLANDS
BEDSTE
MOTOR
RINGE

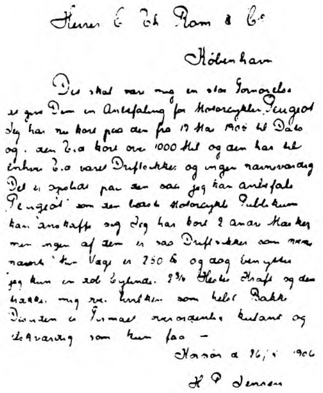


Continental-Caoutchouc- und Gutta-Percha-Co., Hannover.

Repræsentant for Danmark: **HANS VOIGT** ✤ **Ny Vestergade 18** København B. Telefon 7252

Naar De har læst nedenstaaende Anbefaling,

saa ved ogsaa **De,**



Herrer C. Th. Rom & Co

København

Det skal være mig en stor Fornøjelse
at give Dem en Anbefaling for Motorcyklen Peugeot
Jeg har nu kørt paa den fra 17 Mai 1905 til Dato
og. den [illegible] kørt over 1000 Mil og den har til
Enhver [illegible] været Driftsikker og ingen [illegible]
Det er [illegible] paa den saa jeg kan anbefale
Peugeot som den bedste Motorcykle Publikum
kan anskaffe sig Jeg har kørt 2 andre Marker
men ingen af dem er saa Driftsikker som [illegible]
[illegible] Vægt er 250 [illegible] og [illegible]
jeg kun en [illegible] Cylinder. 2¾ Heste Kraft og den
[illegible] mig [illegible] som [illegible]
[illegible] er Firmaet [illegible] kulant og
[illegible] som kun faa —

[illegible] d. 26/[illegible] 1906

H. P. Jensen

hvilket Mærke der er

det fineste

af alle eksisterende Motorcycler.

Dage kunde vende tilbage til Opstigningsstedet, efter at have udført allehaande Evolutioner i Luften, bestemte ved Rorets Stillinger. Dette Luftskib, som hed „La France", blev i Frankrig Forbilledet for det styrbare Luftskib, og dette gælder endnu den Dag i Dag. Ganske vist kunde det med sin ringe Maskinkraft (som Drivmiddel tjente en 12 HK Dynamo, som virkede paa Akslen med 7,5 HK) kun opnaa en Fart af 6 M. i Sekundet (ca. 22 km. i Timen), men alle Dele og Organer i dette Luftskib var meget omhyggelig gennemtænkt og konstrueret; der manglede stadig kun den tilstrækkelig kraftige Maskine. Udstyret med de Motorer, man har nutildags, som med samme Vægt kan frembringe mere end den dobbelte Egenbevægelse, vilde Forsøgene med dette Luftskib være faldet betydelig bedre ud.

Begge Opfindere udkastede da ogsaa en Plan til Bygning af et nyt Luftskib, som skulde være mere fuldkomment i denne Retning; men Planen kunde ikke sættes i Værk paa Grund af Pengemangel, og saaledes løb ogsaa dette Forsøg ud i Sandet.

I Aaret 1897 foretog den tyske Luftskipper *Schwarz* Forsøg med et styrbart Luftskib, som ganske vist ikke gav positivt Resultat paa Grund af forskellige Fejl i Form og Konstruktion, men som dog var interessant derved, at man her for først Gang prøvede et fuldstændigt stift Hylster af Aluminiumsblik, nittet paa en Aluminiumsgitterkonstruktion. Motoren var en firecylindret Daimler, som med 480 Omdrejninger pr. Minut gav 12 eff. HK og som for en stor Del var fremstillet af Aluminium. Et særligt Køleapparat besørgede Vandkølingen. Fire Skruer, ligeledes af Aluminium, skulde styre Luftskibet.

Forsøgene med denne Ballon blev foretagne under en Vindstyrke af 5—7 M. Ballonen led stærkt af Utæthed i Hylstret, navnlig ved Nitterækkerne. Efter en kort Sejlads sprang Drivremmen af Skiven, Ballonen tilbagelagde da endnu 6 M. drevet af Vinden indtil den sprang mellem Schöneberg og Wilmersdorf ved Berlin.

I 1898 blev Forsøgene paa at fremstille det styrbare Luftskib atter optagne af den i Paris levende, meget velhavende brasilianske Sportsmand, *Santos Dumont*. Han gik frem ad sine egne Veje uden at bryde sig om, hvad der tidligere var opnaaet, hvoraf den naturlige Følge blev, at han først efter mange Uheld kom til Maalet og maatte betale dyre Lærepenge.

Hans første styrbare Luftskib udmærkede sig ved sine abnormt smaa Dimensioner. Ved første Opstigning blev det revet itu ved forkert Manøvrering med Vingerne, men allerede to Dage efter steg det reparerede Luftskib paany tilvejrs og lystrede Roret, drevet frem af Skruen. Denne første Tur fik dog en brat Ende, fordi Luftpumpen, som skulde fylde Ballonen med komprimeret Luft, kom i Uorden. Derved blev Ballonen for slap, og da den for at spare i Vægt, ikke havde fast Køl, foldede den sig sammen under det ulige Tryk af Nettet, som bar Gondolen, der hang 10 M. lavere.

Endelig har den bekendte franske Lygtefabrikant Blériot i disse Dage lagt sidste Haand paa en Flyvemaskine, som skal prøves paa Lac d'Enghien. Luftskibet, som bestaar af to elliptiske Legemer, har 60 kv. m. Areal. Hylstret over de ellipseformede Legemer er af præpareret fransk Silke, Træstellet af Ask. Det er forsynet med to Skruer paa 2 M. Diameter og med 600 Omdrejninger. Skruerne drives af den af de fra Monaco-Regatta'en bekendte Antoinette-Motorer paa 24 HK og 8 Cylindre, som kun vejer 40 Kg.

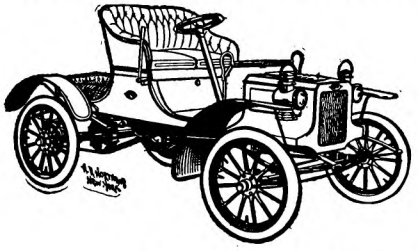
Hele Apparatet hviler paa et meget let Stel af gennembrudt Træ, som er forsynet med Svømmepuder af Gummi.

Fra Grosserer *Carl Joh. Janssen*, Vestergade, København, har Redaktionen modtaget en meget fiks Reklameplakat for de bekendte Elg-Mobiler m. m. samt et 96 pag. stort alfabetisk ordnet Katalog over Firmaets snart sagt talløse Artikler.

Kataloget, som er flot udstyret og meget rigt illustreret, er et udmærket Vidnesbyrd om Grosserer *Carl Joh. Janssens* Evne til at føre sin Forretning frem blandt de ypperste.

VANDERBILT
POKALEN
VANDTES
PAA
DUNLOP
RINGE

Reo Automobiler



8 HK 1 Cylinder
16 HK 2 —

Bedste amerikanske Fabrikat

Generalagenter for Skandinavien:
Simonsen & Nielsen, Bredgade 33

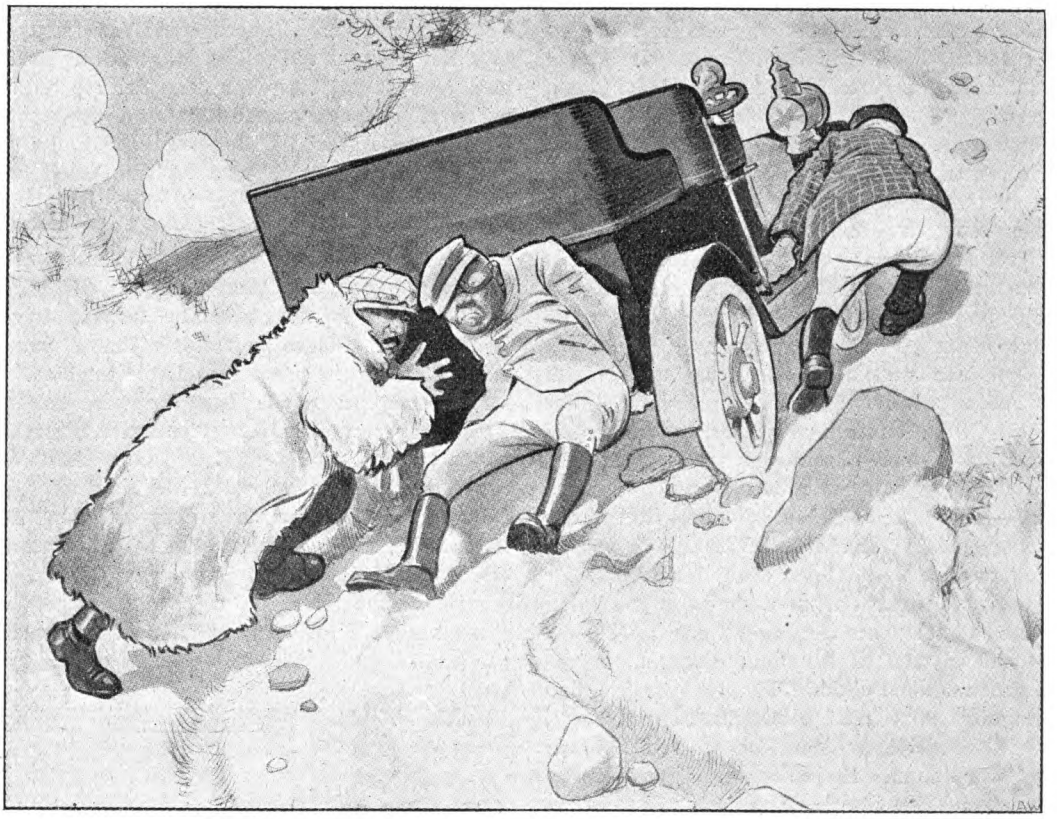
Hurtig Damp-Vaskemaskinen
„Hafnia"

Bedste og mest besparende Konstruktion.

Uundværlig i enhver Husholdning.

Faas
Østerbrogade 6
og
Nørrevold 12.

Tankesprog.



Arbejdet giver (ikke) Velsignelse!

Engelske
Dunlop
Ringe
anbringes
paa enhver
Bedre Vogn

MOTOR-BENZIN

i alle Kvaliteter — bedst og billigst hos

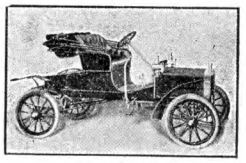
A/S Nordisk Benzin-Compagni,

Nørrebrogade 30. — København N. — Telefon 6958. — Statstelefon 20.

Sensation!

Fordvogn — 4 staaende Cylindre — c. 15 HK — i høieste Grad driftssikker.

. Til
2 Personer.



Ringe
Benzinforbrug.

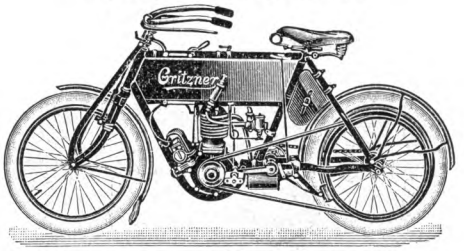
Kr. 2700.

Billigste og bedste Vogn paa Markedet.

Fabr. Para. 4 Grundtvigs Sidevej. Telf. H. 13.

F. Rosenstand

15, Nørrevoldgade 15



Motorer — Motorcykler
Motortilbehør
København K.

Røveren, som var en Fremskridtsven.

Vi har fra Sicilien faaet tilsendt en lille, forøvrigt ganske morsom Anekdote, som staar i Forbindelse med det nylig afholdte Targa-Florio Løb.

De véd jo nok, at Sicilien endnu er Røvernes klassiske Land. Naar man vil leve i Fred og Ro paa Sicilien, saa arrangerer man sig ikke med det afmægtige Politi, men forhandler med Røverne. Florio selv fortalte mig, at han hvert Aar forærede en prægtig Karabin til hver af de største Røvere paa Øen; af denne Grund bliver han aldrig forulempet og vil heller aldrig blive det.

Jed véd meget godt, at Gaven er lidt farlig, thi disse Karabiner bruges jo ikke udelukkende i velgørende Øjemed — men, hvem Pokker tænker paa det der nede?

Det hændte imidlertid, at man, da man havde afstukket Ruten for Løbet, opdagede, at man kom tværs igennem en berømt Bandits Territorium. A. C. F.s sportslige Kommission var i Forlegenhed. Man fandt, at Spørgsmaalet var delikat. Røveren kunde jo let blive fornærmet.

Man sendte nogle Venner som Deputation til ham for at forespørge om Tilladelse . . . hvis det var nødvendigt at erlægge en Afgift for at kunne passere, vilde man betale den.

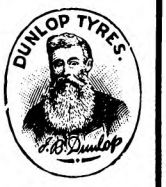
Den sicilianske Bjergkonge skubbede sin spidse Hat ned i Nakken — man finder nu kun spidse Hatte hos de fornemme Røvere — og afbrød Underhandlerne. Han afslog Penge og gav Ret til at passere. Og han tilføiede stolt: „Jeg er formeget Fremskridtsven til at ville lægge Dem Hindringer i Vejen!"

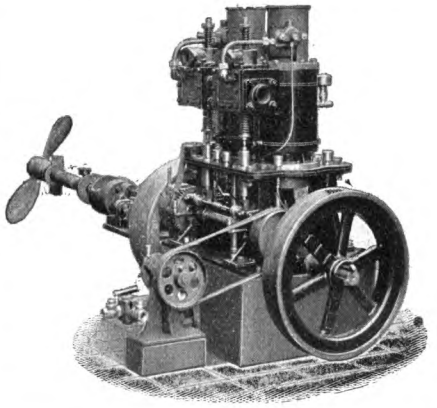
Der var hverken Brug for Skrivelser, Dokumenter eller overhovedet Formaliteter af nogen som helst Art. Og hvis Gensdarmeriet havde villet chicanere Chaufførerne, saa havde de faaet at gøre med Røverne.

Lykkelige Land! Hvor Chaufførerne endnu kun har at gøre med Røvere for at faa Tilladelse til at organisere et Løb!

Georges Prade.
Les Sports.

AGT NØJE PAA DET ENGELSKE VAREMÆRKE





PETROLEUMSMOTOREN

P. Jørgensens Maskinfabrik

DAN

Bragesgade 10 København L.

Skibs- og Landbrugsmotorer

Bedste og sikreste Drivkraft

Solgt 1400 Stk. i Ind- og Udlandet

HELLESENS TØRELEMENT

Bedste Tændebatteri

for Automobiler, Motorcycler, Baade og stationære Motorer.

VARIGHED, TYPE O Nr. 4: op til 1500 Kilometer og mere.

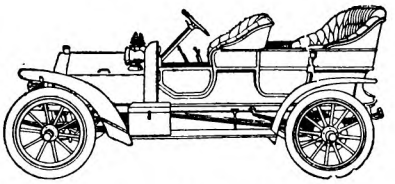
Billigere og bekvemmere i Brugen end Akkumulatorer.

Leveres i alle Størrelser og Former. Guldmedaille Paris 1900.

Hellesens Enke & V. Ludvigsen,

København. Telefon 2553 & Strandvej 257.

„Oldsmobile".



Mest driftsikker.

—

Lettest at behandle.

T. T. NIELSENS

AUTOMOBIL-LAGER

Turistvogne. — Varevogne.

Ny Toldbodgade 6 & 8. „Larsens Plads".

Nyeste Motor-Litteratur

meddelt af *Siegfried Michaelsens Eftflg.*,
Frederiksborggade 1, København K.

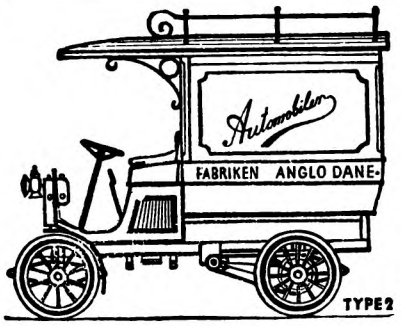
Vogel, W. Ankauf, Einrichtung u. Pflege des Motorzweirades. 2,65 Mk.
— Der kleine Motorwagen. 4,80 Mk.
— Motor-Zweirad u. seine Behandlung. 1,50 Mk.
— Ratschläge f. den Ankauf von Motorfahrzeugen jeder Art. 4,50 Mk.
— Schule des Automobilfahrers. 4,20 Mk.
Lord *Northcliffe*, Motors and Motor-Driving. 9 Kr.
Bomnier, Le bréviaire du Chauffeur. 4 Kr.
Graffigny, L'electricité dans l'automobile. 2,40 Kr.
Champly, Recettes et procédés utiles aux Chauffeurs d'automobiles, Mécaniciens et amateurs. 2 Kr.
— Les bateaux automobiles à pétrole. 2,40 Kr.
Lengerke u. *R. Schmidt*, Automobil ABC. 2,80 Mk.
Raueiser, Wagenbautechnik im Automobilbau. 2,80 Mk.

Brug!
Anbefal!
ENGELSKE
DUNLOP
RINGE
til alle
Motor-Vogne

Udstigning af Bivognen.

Det vilde aldrig falde nogen ind at springe ud af et kørende Automobil. Derimod kan man ofte iagttage, at Passageren i en Bivogn forlader sin Plads, forinden Køretøjet holder helt stille. Da Bivognspassagererne jo i Almindelighed ikke kan have saa forfærdelig travlt med at komme ned, gjorde de sikkert klogere i at vente, indtil Motorcyclen er standset. Bivognen mangler de fornødne „Holdepunkter" for Udstigning under Kørslen. Der er ikke noget at holde sig fast ved i Udspringningsøjeblikket, og heraf maa det forklares, at et Fald vanskelig kan undgaas selv ved langsom Kørsel. I den senere Tid har man netop hørt om flere Tilfælde, hvor der er hændet Ulykker ved at springe for tidligt af Bivognen, Ulykker, som er resulteret i større eller mindre Kvæstelser af de paagældende. Derfor maa der absolut tilraades større Forsigtighed!

Direktør *Sophus Falck*, Chefen for Redningskorpset, er — efter Indstilling af „Det røde Kors" — bleven udnævnt til korresponderende Medlem af det store franske Redningsselskab i Toulouse og har modtaget dette Selskabs Hædersdiplom.



Vor Motor- og Gearkonstruktion har ved lang Tids daglig Drift vist en enestaaende Paalidelighed og Soliditet. Vi bor her! og kan saaledes yde vore Kunder en virkelig Garanti.

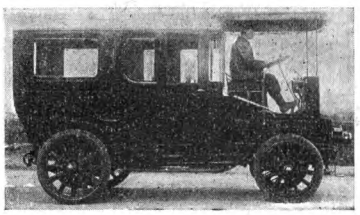
Alle Oplysninger faas paa Forlangende.

FABRIKEN ANGLO DANE

Roskildevej 39. — København F.

Dansk Automobilselskab.

24 HK.
—
Turist-Automobil.
—
12000 Kr.



11 Personer.
—
Ringe Benzinforbrug.
—
12000 Kr.

Automobiler
til større og mindre Selskaber
udlejes
efter fast Takst. Forskellige Typer.
Automobiler anvises til Salg.
Telefon 9879 & 17740 x.
Børsgade 8. — København K.

Herved tillader jeg mig at meddele, at jeg har aabnet en Afdeling, forsynet med ganske nye Maskiner for

Vulcanisering

af Flænger og Revner i Dæk og Slanger. Ethvert Dæk, hvor Gummien ikke er sprød, kan rep. og blive udmærket brugbart igen. Enhver Dimens. behandles, lige fra $1^1/_2$—5". Send Deres Dæk og Slanger til mig, og der vil omgaaende blive Dem tilsendt et Brevkort med bestemt Pris paa, hvad Reparationen vil koste.

Helsingørs Automobil-Forretning,

Ingeniør V. Nielsen.

WOLVERINE
Baade-Motorer
fra 3 HK. til 200 HK.
Løber nu ligesaa godt og fuldt saa kraftigt med
Petroleum
som med Gasoline.
Elektrisk Tænding
Øjeblikkelig Igangsættelse.
Da Petroleumen bliver perfekt fordampet ere Motorerne **renlige** og **paalidelige**. Alle 4 Takt Motorer fra 12 til 200 HK. ere selvstartende.

WOLVERINE MOTOR WORKS
VED **H. JACOBSEN**
VESTERVOLDGADE 109, KØBENHAVN K.
Telefon Nr. 3377. Telegram-Adr.: „Wolverine".